



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 197 36 840 A 1**

⑤1 Int. Cl.⁶:
B 60 R 21/32
B 60 R 21/16
B 60 R 21/02
G 01 P 15/00

⑳ Aktenzeichen: 197 36 840.9
㉔ Anmeldetag: 23. 8. 97
㉕ Offenlegungstag: 25. 2. 99

DE 197 36 840 A 1

- ㉑ Anmelder:
Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, DE
- ㉒ Erfinder:
Witte, Bastian, Dr., 38179 Schwülper, DE
- ㉓ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht zu ziehende Druckschriften:
- | | |
|----|---------------|
| DE | 196 19 414 C1 |
| DE | 38 11 217 C2 |
| DE | 37 17 427 C3 |
| DE | 44 24 551 A1 |
| DE | 44 03 502 A1 |
| DE | 37 37 554 A1 |
| GB | 22 74 936 A |
| US | 53 59 515 |
| US | 53 57 141 |
| EP | 07 28 624 A3 |
| EP | 07 28 624 A2 |
| EP | 07 09 255 A1 |

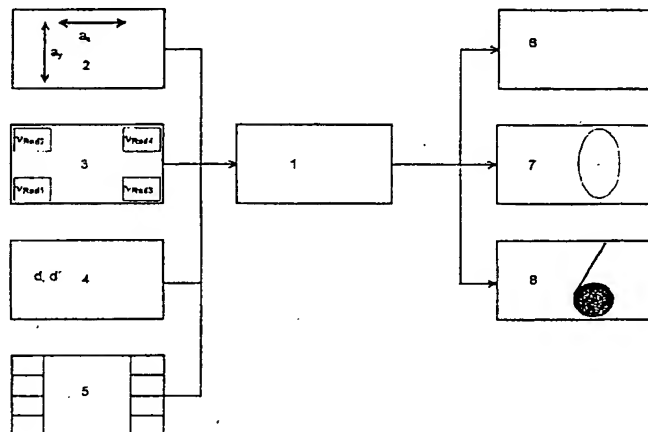
EP 06 49 776 A3
EP 06 49 776 A2

ACKERMANN, Fritz: Abstandsregelung mit Radar. In: Spektrum der Wissenschaft, Juni 1980, S.25-34;
SPIES, Hans: Pre-Crash-Sensoren. In: Airbag 2000, 3. International Symposium on Sophisticated Car Occupant Safety Systems, 26./27.11.1996, S.17-1 - S.17-12;
GRÖSCH, Lothar: Smart restraint Management: An Innovative and Comprehensive Concept. In: Airbag 2000, 3. International Symposium on Sophisticated Car Occupant Safety Systems, 26./27.11.1996, S.16-1 - S.16-20;

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

- ㉔ Verfahren zur situationsabhängigen Auslösung eines Rückhaltesystems und Rückhaltesystem

- ㉕ Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zum situationsabhängigen Auslösen eines Rückhaltesystems bzw. auf ein Rückhaltesystem eines Fahrzeugs. Das erfindungsgemäße Verfahren zum Auslösen eines Rückhaltesystems zum Schutz von Insassen eines Kraftfahrzeugs ist gekennzeichnet durch die Schritte: Erfassen der mehreren Sensorsignale durch eine Rückhaltesystemsteuerung (1), Erzeugen eines Ausgangssignals für jeweils einen der mehreren Aktoren (6, 7, 8) als Funktion von den mehreren Sensorsignalen (v_{Ref} , D), Vergleichen des Ausgangssignals (A) mit vorgegebenen Schwellenwerten und Ausgeben eines Ansteuerungssignals an jeden der Aktoren (6, 7, 8) in Abhängigkeit von dem Vergleichsergebnis. Das erfindungsgemäße Rückhaltesystem zum Schutz von Insassen eines Kraftfahrzeugs ist gekennzeichnet durch eine Rückhaltesystemsteuerung (1) zum Erfassen mehrerer Sensorsignale (v_{Ref} , D) und mit einer Recheneinheit zum Bestimmen eines Ausgangssignals (A) in Abhängigkeit von den Sensorsignalen, einen Speicher für Schwellenwerte, die jeweils einem Aktor zugeordnet sind, einen Vergleichler zum Vergleichen des Ausgangssignals mit den Schwellenwerten, eine Ausgabevorrichtung zum Ausgeben eines Ansteuerungssignals an die Aktoren je nach dem Vergleichsergebnis.



DE 197 36 840 A 1

Die Erfindung bezieht sich auf ein Verfahren zum situationsabhängigen Auslösen eines Rückhaltesystems bzw. auf ein Rückhaltesystem eines Fahrzeugs nach dem Oberbegriff von Anspruch 1 bzw. 18.

Nahezu alle modernen Fahrzeuge sind mit einem aktiven Rückhaltesystem mit Komponenten wie Airbags, Gurtstraf-fern, Überrollschutz etc. ausgerüstet, welche jeweils durch einen eigenen Unfallsensor ausgelöst werden. In der Regel wird ein Beschleunigungssensor verwendet, der erst beim Überschreiten eines bestimmten Schwellenwerts dieses Rückhaltesystem auslöst. Dieser Schwellenwert muß so hoch sein, daß bei geringfügigen Unfällen eine Auslösung aus Kostengründen vermieden wird, bei ernststen Unfällen aber garantiert ausgelöst wird. Dieses bedingt eine feinfüh- lige und genaue Abstimmung, die sehr zeitaufwendig ist. Fernerhin ist die Anzahl der möglichen Unfalltypen sehr groß, und bei allen denkbaren Konstellationen muß ein si- cheres und zum richtigen Zeitpunkt erfolgendes Auslösen gewährleistet sein. In der Regel weisen die Rückhaltesy- steme nur eine Stellung auf, d. h. der Airbag wird bei jedem Auslösevorgang gleich hart aufgeblasen.

Aus DE 42 39 582 ist ein aufblasbares Rückhaltesystem und ein Verfahren zur Freigabe der Entfaltung eines solchen Systems bekannt. Die Unterscheidung zwischen Airbag-Entfaltungs- und -Nichtenfaltungs-Ereignissen wird auf- grund der Bestimmung gefällt, ob Fahrzeug-Beschleuni- gungsdaten einen Schwellenwert erreichen, der für das Ein- setzen eines Ereignisses bezeichnend ist, wobei zu diesem Zeitpunkt ein Geschwindigkeits-Rechenzyklus eingeleitet wird, um durch Integrieren der Beschleunigungsdaten eine Geschwindigkeit zu errechnen und die Geschwindigkeit in jeder ms während des Zyklus mit Daten zu vergleichen, wel- che Ereignisse mit geringer Schwere und hoher Schwere in der Aufzeichnungsart Geschwindigkeit über Zeit trennt.

Des weiteren ist aus DE 43 03 774 eine Steuereinheit für ein Sicherheits-Gaskissen bekannt. Bei der Steuereinheit wird die Verlangsamung eines Fahrzeugs mittels eines Be- schleunigungssensors erfaßt und eine aus einem Negativbe- schleunigungssignal errechnete Bewegungsgröße des Fahr- zeugs mit einem vorbestimmten Schwellenwert verglichen, bei dessen Überschreiten ein Gaskissen aufgeblasen wird. Dabei wird berücksichtigt, daß der Kurvenverlauf des Nega- tivbeschleunigungssignals aus einem Beschleunigungssen- sor in einem Anfangsstadium einer Aufprallsituation von der Geschwindigkeit abhängt.

Für den Fall jedoch, daß der Auslösevorgang situations- abhängig mit Stufengasgeneratoren erfolgen soll, muß die aktuelle Unfallsituation analysiert werden.

Eine Sicherheitseinrichtung für einen Insassen eines Fahrzeugs mit einem je nach Kollisionstyp aufgepumpten Airbag ist aus DE 44 40 258 bekannt. Bei diesem Stand der Technik wird die Aufblascharakteristik des Airbags hin- sichtlich Volumen und Geschwindigkeit gezielt durch eine Steuereinrichtung eingestellt, die mit einem Unfallsensor verbunden ist.

Außer den obigen Sicherheitsvorrichtungen können Si- cherheitssysteme als weitere Komponenten Systeme auf- weisen, die zum Entfernen von Gegenständen aus der Fahr- gastzelle dienen, die im Falle eines Unfalls eine Verlet- zungsgefahr darstellen. So sind Systeme bekannt, bei denen im Falle eines frontalen Aufpralls des Fahrzeugs auf ein Hindernis die Lenksäule aus der Fahrgastzelle herausgezo- gen wird. Aus DE 195 17 604 ist ferner eine Bremsanlage für ein Fahrzeug bekannt, zu der ein verschwenkbares Fuß- pedal gehört, durch das über einen Bremskraftverstärker ein Hauptbremszylinder beaufschlagbar ist. Zur Vermeidung

von Fußverletzungen bei einem Fahrzeugunfall wird das Fußpedal aus dem potentiellen Gefahrenbereich durch eine gezielte Belüftung des Bremskraftverstärkers und des Bremsleitungssystems herausgezogen.

Diese Vorrichtungen nach dem Stand der Technik sind aber sehr empfindlich und müssen sehr genau abgeglichen werden, damit es nicht schon bei Bagatellunfällen und damit unbeabsichtigt oder unnötig zu einer Auslösung des Sys- tems kommt, da dann die Unfallkosten wesentlich durch den Austausch der Rückhaltesysteme bestimmt würden. Um dieser Tatsache Rechnung zu tragen, müssen die Schwellen- werte für das Auslösen in der Praxis sehr hoch angesetzt werden, z. B. wird die Grenzbeschleunigung für den Air- bag-Sensor auf 10g festgelegt. Wird dieser Wert erreicht, dann muß der Airbag aber sofort und mit größter Wirkung aufgeblasen werden, was seinerseits zu erheblichen Verlet- zungen führen kann.

Es besteht daher Bedarf an einem Auslöseverfahren, mit dem eine zuverlässige, situationsabhängige Auslösung eines Rückhaltesystems in einem Fahrzeug möglich ist, und an einem Rückhaltesystem für Insassen eines Fahrzeugs, das einfach abzugleichen ist.

Diese Aufgabe wird durch ein Auslöseverfahren mit den Merkmalen nach Anspruch 1 und ein Rückhaltesystem nach Anspruch 18 gelöst. Die Unteransprüche beziehen sich auf jeweilige vorteilhafte Ausführungsformen der Erfindung.

Das erfindungsgemäße Verfahren zum Auslösen eines Rückhaltesystems zum Schutz von Insassen eines Kraftfahr- zeugs, das mindestens einen Sensor und mindestens eine Rückhalteeinrichtung mit einem Aktor umfaßt mit den Schritten Erfassen von mindestens einer Fahrgröße und Er- zeugen eines Sensorsignals in Abhängigkeit von der Fahr- größe durch den Sensor, Ausgeben eines Ansteuerungssi- gnals an den mit dem Sensor verbundenen Aktor, ist ge- kennzeichnet durch Erfassen der mehreren Sensorsignale durch eine Rückhaltesystemsteuerung, Erzeugen eines Aus- gangssignals für jeweils einen der mehreren Aktoren als Funktion von den mehreren Sensorsignalen, Vergleichen des Ausgangssignals mit vorgegebenen Schwellenwerten und Ausgeben eines Ansteuerungssignals an jeden der Ak- toren in Abhängigkeit von dem Vergleichsergebnis für den jeweiligen Aktor.

Der Erfindung liegt die Erkenntnis zugrunde, daß die Schwere und der voraussichtliche Ablauf des zu erwarten- den Aufpralls aus den vorhandenen Daten, d. h. Sensorsig- nalen errechnet wird und eine darauf genau abgestimmte Auslösung des Rückhaltesystems zum Schutz der Insassen erfolgt. Da ein einzelnes Sensorsignal noch keine ausrei- chende Information über die Schwere des zu erwartenden Aufpralls liefert, bei dem das System zum Schutz der Insas- sen eingreifen muß, werden mehrere der im Fahrzeug ver- fügbaren Sensorsignale berücksichtigt. Erst die Auswertung mehrerer unabhängiger Sensorsignale durch die Rückhalte- systemsteuerung ermöglicht eine zuverlässige Vorhersage über den Ablauf des erwarteten Aufpralls und über die ein- zuleitenden Schutzmaßnahmen für die Insassen, die der Schwere des Aufpralls angemessen sind.

Beim erfindungsgemäßen Verfahren kann das Ausgangs- signal A der Rückhaltesystemsteuerung als Maß für die Stärke des Aufpralls (Aufprallgeschwindigkeit) allgemein als Funktion von den berücksichtigten Sensorsignalen in der Form $A(D, D', v_{Ref}, a, \dots)$ dargestellt werden, wobei A er- findungsgemäß von zwei oder mehreren Sensorsignalen ab- hängt. Das Ausgangssignal A wird mit einem vorgegebenen Schwellenwert y_i für einen i-ten Aktor verglichen, so daß bei Überschreiten des Schwellenwertes y_i der i-te Aktor für die entsprechende Rückhalteeinrichtung ausgelöst wird.

Vorzugsweise wird das Rückhaltesystem nur dann ausge-

löst, wenn ein Beschleunigungssignal einen vorgegebenen Bereich verläßt.

Als Eingangsgrößen werden vorzugsweise die Fahrzeuggeschwindigkeit v_{Ref} , das Abstandssignal D (zu einem vor dem Fahrzeug befindlichen Hindernis) und die zeitliche Ableitung D' des Abstandssignals verwendet.

Die Fahrzeuggeschwindigkeit v_{Ref} kann insbesondere aus den Signalen von ABS-Sensoren ermittelt werden.

Vorzugsweise umfassen die Sensorsignale darüber hinaus ein Parksensorsignal zum Bestimmen eines Aufprallortes mit einer besseren räumlichen Auflösung und zum Bestimmen der Aufprallgeschwindigkeit.

Bei einer bevorzugten Ausführungsform des Verfahrens wird das Ausgangssignal A aus dem Vergleich der Fahrzeuggeschwindigkeit und des Abstandssignals abgeleitet, so daß sich das Ausgangssignal A beispielsweise als $A(v_{Ref}, D)$ darstellen läßt.

Bei einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des Verfahrens wird das Ausgangssignal aus dem Vergleich der Fahrzeuggeschwindigkeit und der zeitlichen Ableitung des Abstandssignals abgeleitet, so daß sich das Ausgangssignal A beispielsweise als $A(v_{Ref}, D')$ darstellen läßt.

In einer anderen bevorzugten Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens werden die Sensorsignale statt über eine physikalische Beziehung über fuzzy-logische Regeln zu einem Ausgangssignal verknüpft. Die auf fuzzy-logischen Regeln basierende Ausführungsform des erfindungsgemäßen Verfahrens ist durch die Schritte Erzeugen mehrerer Zugehörigkeitsfunktionen auf dem Dynamikbereich jedes der Sensorsignale, Erzeugen mehrerer Zugehörigkeitsfunktionen auf dem Dynamikbereich des Ausgangssignals, Verknüpfen der Zugehörigkeitsfunktionen über vorgegebene Regeln miteinander zu einem Ausgangssignal und Ermitteln des Ansteuerungssignals aus dem Ausgangssignal gekennzeichnet. Die Zugehörigkeitsfunktionen haben dabei vorzugsweise die Form gleichschenkliger Dreiecke und das Ermitteln des Ansteuerungssignals als Stellgröße für die Aktoren erfolgt vorzugsweise über die Maximum-Kriterium-Methode.

Mit dem Ansteuerungssignal von der Rückhaltesteuerung wird vorzugsweise die Zentralverriegelung entriegelt, ein Airbag (abgestuft) aufgeblasen, ein Gurtstraffer aktiviert, eine hochklappende Kopfstütze ausgelöst, ein Überrollschutz ausgelöst, ein Fußgänger-Airbag aufgeblasen, Mechanismen zur Entfernung von Gegenständen aus der Fahrzeugzelle ausgelöst oder eine Notbremsung ausgelöst.

Zur weiteren Verbesserung der Abschätzung der Aufprallgeschwindigkeit und der Stärke des Aufpralls wird vorzugsweise aus der Fahrzeuggeschwindigkeit und der zeitlichen Ableitung des Abstandssignals die Eigengeschwindigkeit des Hindernisses ermittelt. In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform des Verfahrens wird aus der Eigengeschwindigkeit des Hindernisses und mehreren Abstandssignalen eine Klassifizierung des Hindernisses vorgenommen. Unter mehreren Abstandssignalen sind hier die Signale der mehreren Parkhilfessensoren mit einer hohen Winkelauflösung oder die Abstandssignale mehrerer Abstandssensoren gemeint. Die Klassifizierung des Hindernisses bedeutet, daß das System zwischen einem Fußgänger und einer Wand unterscheidet. Im ersten Fall wird das System Schutz auch des Fußgängers Maßnahmen ergreifen, im zweiten Fall ist dies nicht nötig, dafür muß berücksichtigt werden, daß die gesamte Energie des Fahrzeugs durch die Verformung des Fahrzeugs aufgebraucht werden muß und die Wand keinen Beitrag zum Verbrauch der Energie leistet.

Die erfindungsgemäße Rückhaltesystem zum Schutz von Insassen eines Kraftfahrzeugs, das mindestens einen Sensor und mindestens eine Rückhalteeinrichtung mit einem Aktor

umfaßt, ist gekennzeichnet durch eine Rückhaltesystemsteuerung zum Erfassen mehrerer Sensorsignale und zum Ausgeben von Ausgangssignalen in Abhängigkeit von den Sensorsignalen, einen Speicher für Schwellenwerte, die jeweils einem Aktor zugeordnet sind und einen Speicher für die Verknüpfungsregeln der Sensorsignale.

Vorzugsweise umfaßt bei dem Rückhaltesystem die Rückhaltesystemsteuerung eine Recheneinheit zum Vergleichen eines ersten und eines zweiten Sensorsignals.

Für die Implementierung der Fuzzy-Logik umfaßt eine Ausführungsform des erfindungsgemäßen Rückhaltesystems eine Recheneinheit mit einem Funktionsspeicher Abspeichern von Zugehörigkeitsfunktionen für die Sensorsignale und die Ausgangssignale und mit einem Regelspeicher zum Abspeichern eines Regelsatzes.

Die Verbindung aller Sensoren und Aktoren erfolgt über ein Bussystem (z. B. CAN-Bus) oder eine Zentralelektronik, wobei die Signale in der erfindungsgemäßen zentralen Steuereinheit ausgewertet werden.

Das erfindungsgemäße Auslöseverfahren und Rückhaltesystem haben den Vorteil, daß alle verfügbaren Informationen zentral verwaltet werden können und damit ein "Synergieeffekt" erzielt werden kann, da das Zusammenwirken aller Größen berücksichtigt werden kann und nicht jede Größe für sich allein und damit isoliert beurteilt werden muß. Das stellt erstens sicher, daß das Rückhaltesystem nur dann ausgelöst wird, wenn es tatsächlich benötigt wird. Zweitens reichen bei der vorliegenden Erfindung bereits vorhandene Sensoren aus (Abstandssensor, Geschwindigkeitserfassung), so daß nicht jeder Aktor (Airbag) mit einem eigenen Sensor versehen werden muß und jeder Sensor einzeln auf den Auslösepunkt des jeweiligen Aktors abgestimmt werden muß. Die Staffelung der Auslösepunkte je nach erwarteter Aufprallwucht wird von der zentralen Steuerung übernommen.

Dadurch ergeben sich mit der Erfindung die nachstehend genannten Möglichkeiten:

Durch logische Verknüpfung der Signale aller Abstandssensoren z. B. der Fahrzeugfront kann unterschieden werden, ob das Hindernis ein schmaler Baum oder ein breites Fahrzeug ist.

Die Geschwindigkeit des eigenen Fahrzeugs ist aus der Referenzgeschwindigkeit des ABS oder von einem Tachogenerator des Fahrzeugs bekannt. In einer bevorzugten Ausführungsform wird durch Auswertung der Signale der Abstandssensoren insbesondere durch Differenzieren die Relativgeschwindigkeit beim Aufprall noch vor dem Unfall und damit auch die Eigengeschwindigkeit des Hindernisses errechnet. So kann bei einem schmalen Hindernis, welches eine Eigengeschwindigkeit null hat, mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, daß das Hindernis ein Baum oder ein Laternenmast ist, und das Rückhaltesystem wird entsprechend ausgelöst.

Durch weiteres logisches Verknüpfen der Signale aller Abstandssensoren kann der Ort des Aufpralls noch vor dem eigentlichen Aufprall ermittelt werden, also, ob der Aufprall auf der rechten oder linken Fahrzeugseite oder mittig stattfinden wird. Aufgrund der Kenntnis der Aufprallgeschwindigkeit und des Ortes des Aufpralls ist die zu erwartende Schwere des Unfalls besser vorhersagbar. Damit kann differenzierter entschieden werden, ob ein Rückhaltesystem überhaupt auslösen soll, bzw. in welchem Umfang es auslösen soll. Bei niedriger Gefährdungstufe reicht der Sicherheitsgurt aus, bei mittlerer werden z. B. nur die Gurtstraffer betätigt und bei hoher Gefährdungstufe werden Gurtstraffer und Airbags zusammen betätigt. Ferner können in Abhängigkeit von der Art des Hindernisses die Auslösestufen angepaßt werden d. h. bei einem Baum wird der Airbag be-

reits bei geringerer Aufprallgeschwindigkeit ausgelöst als bei einem breiten Hindernis, wo ein größerer Teil der Struktur zum Energieabbau genutzt wird.

Die Abstandssensoren dienen erfindungsgemäß über die Entscheidung, welche Systeme ausgelöst werden, hinaus als Pre-Crash-Sensoren, die dafür sorgen, daß die Rückhaltesysteme noch vor dem Unfall auslösen und der Fahrer damit frühzeitig an die Verzögerung der Karosserie gebunden wird. So wird bei einer Ausführungsform vor dem Unfall automatisch die Bremse aktiviert. Außerdem wird die Aktivierungsschwelle des Airbagsensors herabgesetzt, um ein früheres Auslösen zu erreichen. Je nach Qualifizierung des Hindernisses werden außerdem gezielt einzelne Rückhaltesysteme für den Schutz anderer an dem erwarteten Unfall beteiligten Verkehrsteilnehmer aktiviert, beispielsweise werden bei schmalen Hindernissen (Menschen) Fußgänger-Airbags auf der Motorhaube oder der Windschutzscheibe ausgelöst.

Die oben genannten Entscheidungen werden von dem erfindungsgemäßen System in kürzerer Zeit als z. B. bei einem konventionellen Airbagsensor getroffen, bei dem die Fahrzeugverzögerung in Abhängigkeit von der Zeit als Kriterium genutzt wird. Dazu muß zeitlich integriert werden, was Rechenzeit benötigt. Da diese Rechenzeit bei dem erfindungsgemäßen System entfällt, löst der Airbag früher aus.

Außerdem ist die vorgeschlagene Lösung einfach zu implementieren, die Abstimmung des Systems läßt sich zentral und in engen Grenzen für jede Rückhalteeinrichtung zuverlässig durchführen, und die Schwellenwerte müssen nicht absichtlich sehr hoch gewählt werden, um ein unbeabsichtigtes Auslösen einer Rückhalteeinrichtung zu vermeiden.

Die Erfindung wird zum besseren Verständnis im folgenden unter Angabe weiterer Merkmale und Vorteile anhand von zeichnerisch dargestellten Ausführungsbeispielen näher erläutert.

Fig. 1 zeigt ein Blockschaltbild einer Ausführungsform des erfindungsgemäßen Rückhaltesystems mit mehreren Sensoren und mehreren Aktoren;

Fig. 2 zeigt einen möglichen Verlauf des Signals für die Fahrzeuggeschwindigkeit in Abhängigkeit von der Zeit kurz vor einem Aufprall;

Fig. 3 zeigt einen möglichen Verlauf des Signals für den Abstand des Fahrzeugs von einem Hindernis in Abhängigkeit von der Zeit kurz vor einem Aufprall;

Fig. 4 zeigt den aus dem in Fig. 2 und 3 dargestellten Verlauf der Sensorcurven abgeleiteten Verlauf des Ausgangssignals.

Fig. 5 zeigt eine mögliche Partitionierung des Dynamikbereichs des Geschwindigkeitssignals v_{Ref} , des Abstandssignals D oder des Ausgangssignals A ;

Fig. 6 zeigt die eine Fuzzy-Aussagemenge, aus der das Ansteuerungssignal zum Auslösen des Rückhaltesystems ermittelt wird.

Die in Fig. 1 dargestellte Ausführungsform eines Sicherheitssystems umfaßt mehrere Sensoren 2, 3, 4 und 5, nämlich einen Beschleunigungssensor 2 für die Erfassung der Beschleunigung des Fahrzeugs 2, mehrere ABS-Sensoren 3, einen Abstandssensor 4 für die Erfassung des Abstandes des Fahrzeuges zu einem Hindernis und außerdem Parksensoren 5 als Teil einer Einparkhilfe des Fahrzeugs.

Der Beschleunigungssensor 2 nimmt mindestens die Fahrzeuglängsbeschleunigung auf und gibt ein von der Beschleunigung des Fahrzeugs abhängigen Wert aus. Zusätzlich kann noch ein weiterer Beschleunigungssensor für die Fahrzeugquerbeschleunigung vorgesehen sein. In Fig. 1 sind die Meßrichtungen (längs und quer zur Fahrzeuglängsrichtung) des Beschleunigungssensors mit Pfeilen dargestellt. Dieser Beschleunigungssensor 2 dient in einer bevor-

zugten Ausführungsform als eigentlicher Auslösungssensor: nur wenn der Beschleunigungssensor 2 ein Signal liefert, das einen vorgegebenen Wertebereich verläßt, also etwa 10g überschreitet, wird von dem System eine Gefahrensituation "erkannt" und das Rückhaltesystem unmittelbar und insbesondere mit den je nach Schwere des Aufpralls erforderlichen Komponenten ausgelöst.

Die ABS-Sensoren 3 dienen in dieser Ausführungsform des Steuerungssystems als Referenzgeschwindigkeitssensor. Die ABS-Sensoren sind an jedem der vier Räder des Fahrzeuges angebracht und erfassen die Drehzahl des jeweiligen Rades v_{Rad1} , v_{Rad2} , v_{Rad3} und v_{Rad4} . Ihr Ausgangssignal dient wie im Stand der Technik bekannt dazu, sicherzustellen, daß alle Räder in etwa die gleiche Drehzahl aufweisen und nicht eines der Räder blockiert. Die logische Verknüpfung der 4 Raddrehzahlen, also insbesondere der Mittelwert der Ausgangssignale v_{Rad1} , v_{Rad2} , v_{Rad3} und v_{Rad4} der ABS-Sensoren ergibt eine Referenzgeschwindigkeit v_{Ref} , die in dem erfindungsgemäßen Auslöseverfahren als eine der Eingangsgrößen zur Beurteilung der Fahrsituation dient. Die Referenzgeschwindigkeit kann aber genauso gut von einem (nicht dargestellten) Tachogenerator kommen.

In einer weiteren (nicht dargestellten) Ausführungsform der Erfindung entspricht die Referenzgeschwindigkeit v_{Ref} der Relativgeschwindigkeit gegenüber einem Hindernis. Dazu wird zu der Absolutgeschwindigkeit des Fahrzeuges die Eigengeschwindigkeit des Hindernisses addiert, wobei die Eigengeschwindigkeit des Hindernisses aus der zeitlichen Entwicklung des Abstandssignals errechnet werden kann.

Als weitere Eingangsgröße zur Charakterisierung der Fahrsituation wird das Sensorsignal des Abstandssensors 4 herangezogen. Der Abstandssensor 4 gibt den Abstand D zu einem Hindernis vor dem Fahrzeug aus. Mit dem Abstandssignal liegt auch die zeitliche Entwicklung D' des Abstandes vor. Diese kann ebenfalls bei der Beurteilung der Fahrsituation einfließen. Im folgenden wird aber nur der Abstand berücksichtigt. Bei der Abstandsbestimmung kann, wenn das Fahrzeug mit wenigstens zwei Sensoren an der Vorderseite bzw. der Rückseite ausgestattet ist, auch die Richtung bestimmt werden, mit der das Fahrzeug auf ein Hindernis aufprallt.

Zur Bestimmung der Richtung, in der der Aufprall erfolgt, kann das erfindungsgemäße System auch auf die Parkhilfesensoren 5 einer Einparkhilfe zurückgreifen. Von diesen Parkhilfesensoren 5 befinden sich gewöhnlich vier an der Rückseite und sechs an der Vorderseite des Fahrzeuges. Der von den Sensoren abgedeckte Winkelbereich ist in etwa 90°. Während die vier Sensoren an der Rückseite und die mittleren vier Sensoren an der Vorderseite des Fahrzeuges gleichmäßig voneinander beabstandet sind, sind gewöhnlich zwei der sechs Sensoren vorne am Fahrzeug mehr seitlich angebracht, so daß Hindernisse bei einer Querbewegung der Front des Fahrzeuges erkannt werden können. Die Einparkhilfe kann in dem erfindungsgemäßen System dazu verwendet werden, um die genaue Aufprallrichtung auf das Hindernis zumindest kurz vor dem eigentlichen Aufprall zu erfassen und um zu bestimmen, ob es sich um ein ausgedehntes oder ein schmales Hindernis handelt. Die Folgen eines Aufpralls auf ein ausgedehntes Hindernis wie eine Wand oder ein querstehendes Fahrzeug unterscheiden sich sehr von den Folgen eines Aufpralls auf ein schmales Hindernis wie einen Baum oder einen Pfeiler. Mit der hohen Winkelauflösung der Sensoren des Einparksystems ist somit eine Crash-Diskriminierung möglich.

Die Sensoren sind mit einer Rückhaltesystemsteuerung 1 gekoppelt. Die Rückhaltesystemsteuerung 1 wertet die Sensorsignale aus und steuert entsprechend Aktoren an. Diese

Aktoren dienen als Airbagauslöser 7 zum Auslösen eines Airbags bzw. als Aktor 8 in einem Gurtstraffersystem zum Anziehen des Gurtstraffers und bei der in Fig. 1 dargestellten bevorzugten Ausführungsform der Erfindung als Brems-signal zum Auslösen einer Notbremsung über eine Notbremsungsvorrichtung 6.

Die Rückhaltesystemsteuerung 1 arbeitet das erfindungsgemäße Verfahren ab, das weiter unten erläutert wird. Vorzugsweise umfaßt sie eine (nicht dargestellte) Recheneinheit zum Vergleichen eines ersten und eines zweiten Sensorsignals durch Division der beiden (gewichteten) Werte oder Subtraktion der (gewichteten) Werte voneinander. Außerdem weist die Rückhaltesystemsteuerung 1 in einer bevorzugten Ausführungsform einen (nicht dargestellten) Differenzierer auf, um insbesondere das Abstandssignal D zeitlich zu differenzieren, so daß sich die zeitliche Ableitung D' ergibt.

Für die Implementierung der weiter unten beschriebenen Fuzzy-Logik umfaßt die Rückhaltesystemsteuerung 1 eine Recheneinheit mit einem Funktionsspeicher zum Abspeichern von Zugehörigkeitsfunktionen für die Sensorsignale und die Ausgangssignale und mit einem Regelspeicher zum Abspeichern eines Regelsatzes.

Die Verbindung aller Sensoren und Aktoren erfolgt vorzugsweise über ein bereits bestehendes Bussystem (z. B. CAN-Bus) oder eine Zentralelektronik in dem Fahrzeug.

Die Auswertung und Steuerung durch die Rückhaltesystemsteuerung 1 entspricht im wesentlichen dem Verhalten eines vorausschauend fahrenden Fahrers, nur auf einer wesentlich kürzeren Zeitskala. Ist z. B. die von den ABS-Sensoren 3 ausgegebene Referenzgeschwindigkeit sehr hoch und meldet der Abstandssensor 4 einen sehr stark sinkenden Abstand D zu einem vor dem Fahrzeug befindlichen Hindernis, so errechnet die Rückhaltesystemsteuerung 1 daraus ein Ausgangssignal A, das die Schwere des erwarteten Aufpralls des Fahrzeugs auf das Hindernis angibt. Das Rückhaltesystem wird dann beim Aufprall, der durch die Beschleunigungssensoren angezeigt wird, in dem entsprechenden Umfang zum Abwenden von Schaden von den Insassen aktiviert. Das Rückhaltesystem umfaßt in dem in Fig. 1 dargestellten Ausführungsbeispiel einen Anschluß an eine Notbremsungsvorrichtung 6, über den das Fahrzeug gegebenenfalls durch die Steuerung vorher abgebremst wird. Ferner umfaßt das Rückhaltesystem mindestens einen Airbag 7 für jeden Sitz, Fahrersitz und Beifahrersitz. Als Airbag kann ein Frontalairbag und zusätzlich ein Seitenairbag vorgesehen sein. Zur weiteren Absicherung der Insassen umfaßt das Rückhaltesystem einen Gurtstraffer 8. Dieser zieht kurz vor einem Aufprall den Gurt an. Dadurch wird die Gurtlose bei schweren Unfällen reduziert bzw. dem Filmspuleneffekt entgegengewirkt, und auch ein bewußt locker angelegter Gurt wird angezogen, um seine optimale Wirkung entfalten zu können. Der eigentliche Gurtstraffer kann dabei als "Schultergurtstraffer" oder auch als "Schloßstraffer" ausgelegt sein. Bei letzterem wird insbesondere auch der Beckengurt angezogen. Insgesamt wird durch das Straffen des Gurts die Differenzgeschwindigkeit des Fahrzeuginsassen und damit die Belastung des Insassen bei einem Aufprall reduziert.

Bei Kabriolett-Fahrzeugen kann das Rückhaltesystem zusätzlich noch einen (nicht gezeigten) Überrollschutz umfassen, der aufgrund von Daten des Beschleunigungssensors 2 und weiterer (nicht dargestellter) Sensoren von der Rückhaltesystemsteuerung 1 ausgelöst werden kann.

Der Ablauf des erfindungsgemäßen Verfahrens zum Auslösen des Rückhaltesystems wird im folgenden anhand von Fig. 2 bis 6 erläutert.

In Fig. 2 ist der Verlauf der Fahrzeug- bzw. Referenzge-

schwindigkeit v_{Ref} in Abhängigkeit von der Zeit dargestellt. Von dem Moment an, in dem der Fahrer eine gefährliche Situation mit möglichem Aufprall auf ein Hindernis erkennt, sinkt bei gleichförmiger Verzögerung die Fahrzeuggeschwindigkeit linear mit der Zeit (kein Schleudern etc.). Diese Situation ist mit der abfallenden Linie in Fig. 2 dargestellt. Die Geschwindigkeit sinkt bis auf Null, wenn die gleichförmige Verzögerung andauert, das heißt, der Verlauf der Geschwindigkeit über der Zeit entspricht der geraden Linie einschließlich der gestrichelten Linie, die bei t_1 endet. Für den Fall, daß das Fahrzeug einen Aufprall erleidet, ist die Geschwindigkeit des Fahrzeugs im Moment des Aufpralls noch größer als Null und sinkt innerhalb von einigen Millisekunden auf Null ab. Dieser Fall ist mit der parallel zur Geschwindigkeitsachse verlaufenden Linie des Diagramms bei t_0 dargestellt.

Es ist offensichtlich, daß der Verlauf der Geschwindigkeit allein keine umfassende Aussage über die Schwere des Aufpralls liefert, aus der der erforderliche Umfang der Auslösung des Rückhaltesystems abgeleitet werden kann.

Das erfindungsgemäße Steuerungssystem wertet daher neben der Referenzgeschwindigkeit v_{Ref} auch den Abstand D zu einem Hindernis vor dem Fahrzeug aus, das z. B. ein vorausfahrendes zweites Fahrzeug oder ein feststehendes Hindernis sein kann. Der Verlauf des Abstandes D in Abhängigkeit von der Zeit ist in Fig. 3 gezeigt. Gestrichelt ist mit der oberen Kurve die Verringerung des Abstandes D_1 über die Bremszeit dargestellt, innerhalb derer es dem Fahrer gelingt, das Fahrzeug mit einer gleichförmigen Verzögerung (unmittelbar) vor einem Hindernis zum Stehen zu bringen, so daß zu einem Zeitpunkt t_1 die Endgeschwindigkeit Null (Fig. 2) ist. Eine kürzere Bremszeit, die bei t_0 endet, bedingt bei derselben Verzögerung wie bei der oberen gestrichelten Kurve einen maximalen Anfangsabstand D_0 . Hat der Fahrer den Anfangsabstand D_0 überschätzt oder ist das Hindernis plötzlich aufgetaucht, so sinkt wie in Fig. 3 mit der durchgezogenen Kurve dargestellt der Abstand zum Hindernis schneller ab, als das Fahrzeug mit der Bremsanlage verzögert werden kann: Der tatsächliche Abstand zum Hindernis sinkt auf Null, aber die Fahrzeuggeschwindigkeit am Hindernis v_{Ref} ist noch nicht auf Null abgesunken. In einem solchen Fall muß das Rückhaltesystem für die Fahrzeuginsassen entsprechend reagieren, d. h. eventuell nicht nur den Airbag auslösen, sondern bei hoher Restgeschwindigkeit am Hindernis auch Gegenstände aus der Fahrgastzelle entfernen und eventuell ein automatisches Abbremsen (Betätigen einer Notbremsungsvorrichtung 6) veranlassen.

Zum automatischen Auslösen des Rückhaltesystems werden die Sensorsignale v_{Ref} (Fig. 2) und D (Fig. 3) miteinander verglichen, und das Vergleichsergebnis A wird seinerseits mit vorgegebenen Schwellenwerten verglichen, die für das Auslösen einzelner Komponenten des Rückhaltesystems stehen. (Beim Stand der Technik wird dagegen jedes Sensorsignal mit einem eigenen Schwellenwert verglichen und der an das Sensorsignal gekoppelte Aktor dementsprechend angesteuert.)

Die automatische Auslösung der einzelnen Komponenten erfolgt je nach Stärke des erwarteten Aufpralls auf das Hindernis in einer bevorzugten Ausführungsform der Erfindung der Reihenfolge a) Einleiten einer Vollbremsung und Lösen der Zentralverriegelung; b) Auslösen des Gurtstraffers auf Aufprallseite; c) Auslösen des Gurtstraffers auf beiden Seiten und des Airbags auf Aufprallseite mit kleiner Gasfüllung; d) Auslösen des Airbags auf der Aufprallseite mit großer Gasfüllung und des Airbags auf der Gegenseite mit kleiner Gasfüllung; e) Auslösen der Airbags mit großer Gasfüllung; f) Auslösen der Airbags auf beiden Seiten mit großer Gasfüllung, Absetzen eines Notrufs; g) zusätzliches Entfer-

nen von Lenksäule und Bremspedal aus Fahrgastzelle. Zusätzlich können bei Kabriolett-Fahrzeugen noch Überrollbügel oder Klappkopfstützen ausgefahren werden.

Das Vergleichsergebnis A und die Schwellenwerte für die einzelnen Komponenten des Rückhaltesystems sind in Fig. 4 dargestellt, wobei das Ausgangssignal A gegenüber dem Zeitpunkt t dargestellt ist, zu dem der Abstand bzw. die Fahrzeuggeschwindigkeit erfaßt werden. Ist bei der in Fig. 2 gegebenen Fahrzeuggeschwindigkeit v_{Ref} die Entfernung D zum Hindernis noch relativ groß (links in Fig. 3), so stellt das erfindungsgemäße Rückhaltesystem als erforderlichen Umfang der Auslösung der Rückhalteeinrichtungen die Stufe a fest (unterste gestrichelte Linie in Fig. 4). Ist bei der in Fig. 2 gegebenen Fahrzeuggeschwindigkeit v_{Ref} die Entfernung D zum Hindernis klein, was bei dem in Fig. 2 und 3 dargestellten Abbremsvorgang einem späteren Zeitpunkt entspricht, so erwartet das erfindungsgemäße System einen schwereren Aufprall und ermittelt als erforderlichen Umfang der Auslösung der Rückhalteeinrichtungen z. B. die Stufe e (dritte gestrichelte Linie oben in Fig. 4), usw.

In einer weiteren bevorzugten Ausführungsform der erfindungsgemäßen Steuerung wird die Berechnung des Auslösegrades (Auswahl einer der Stufen a bis g) nicht rechnerisch durchgeführt, sondern die den Sensorsignalen zugeordneten Ausgangssignale werden aus einer Tabelle abgelesen, die in einem (nicht dargestellten) Speicher in dem Steuerungssystem abgelegt ist. Diese Ausführungsform ist einfach und kostengünstig zu implementieren.

Die entsprechenden Steuerungsschritte werden im folgenden anhand von Fig. 5 und Fig. 6 für die besonderes bevorzugte auf der Auswertung von Fuzzy-Mengen basierende Ausführungsform der Erfindung erläutert.

Jedem Wertebereich der Sensorsignale wird eine Zugehörigkeitsfunktion zugeordnet. Die Zugehörigkeitsfunktion bildet die Meßgröße oder das Sensorsignal auf eine Wertmenge aus dem Intervall zwischen 0 und 1 ab. Die Zugehörigkeitsfunktionen für die Referenzgeschwindigkeit v_{Ref} , den Abstand D oder das Ausgangssignal A sind in Fig. 5 gezeigt. In dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 5 sind die Zugehörigkeitsfunktionen symmetrische Dreiecksfunktionen, die außer über einem vorgegebenen Bereich den Wert null haben und nur in dem genannten Bereich ungleich null sind. Über dem jeweiligen Bereich steigt die Zugehörigkeitsfunktion zunächst an, bis sie bei der hier dargestellten Form ihr Maximum bei eins erreicht. Danach sinkt die Zugehörigkeitsfunktion wieder auf null ab, mit der gleichen Steigung wie sie angestiegen ist, wenn es sich um eine symmetrische Zugehörigkeitsfunktion handelt.

Die einzelnen Zugehörigkeitsfunktionen auf den Wertmengen der Sensorsignale v_{Ref} und D werden miteinander nach vorgegebenen Regeln zu dem Ausgangssignal A verknüpft.

In Fig. 6 ist ein Beispiel für die Verknüpfung von Zugehörigkeitsfunktionen zu einer Fuzzy-Aussagemenge angegeben, wenn das Fahrzeug mit einer bestimmten Geschwindigkeit auf ein Hindernis in einem bestimmten Abstand zufährt. Mit den Verknüpfungsregeln der Fuzzy-Logik ergeben sich bei der Verknüpfung der Zugehörigkeitsfunktionen für v_{Ref} und den Abstand D z. B. die Zugehörigkeitsfunktionen e und f für A mit jeweils unterschiedlicher Höhe, die in Fig. 6 dargestellte Fuzzy-Aussagemenge einschließen.

Die Maximum-Kriterium-Methode für Fuzzy-Aussagemengen, bei der die "höchste" Funktion ausschlaggebend ist, liefert als Ansteuerungssignal die Zugehörigkeitsfunktion f für A. Damit werden bei diesem Beispiel einer Verkehrssituation die oben unter f genannten Maßnahmen von dem Steuerungssystem ergriffen, nämlich: Alle Airbags werden mit großer Gasfüllung gefüllt und die

Zentralverriegelung wird gelöst. Damit wird ein in dieser Situation optimaler Schutz der Insassen bewirkt, wobei das Lösen der Zentralverriegelung darin besteht, daß die Spannungsversorgung der Zentralverriegelung abgekoppelt wird und so ein Öffnen der Tür von innen oder außen ermöglicht wird.

In dem obigen Ausführungsbeispiel einer fuzzy-logischen Steuerung steigt die Zugehörigkeitsfunktion für mindestens ein Sensorsignal zwischen 0 und 1 stetig monoton an und ist gleichschenkelig dreieckig. Alternativ dazu kann die Zugehörigkeitsfunktion für mindestens ein Sensorsignal trapezförmig gewählt werden. Darüber hinaus kann die Zugehörigkeitsfunktion für mindestens ein Sensorsignal stetig differenzierbar sein. Insbesondere kann die Zugehörigkeitsfunktion glockenförmig sein und vorzugsweise kann die glockenförmige Zugehörigkeitsfunktion eine auf ein Trägerintervall beschränkte Gauß-Kurve sein. Ferner kann die Partitionierung in sich ungleichmäßig sein, d. h. die Anzahl der Zugehörigkeitsfunktionen über dem Wertebereich eines Sensor- oder Ausgangssignals kann an einem Ende des Wertebereichs höher sein als am anderen Ende.

Die Fuzzy-Inferenz ermöglicht auf einfache Art und Weise die Berücksichtigung weiterer Eingangssignale für die Abschätzung der Schwere des Aufpralls, z. B. die Zunahme der Relativgeschwindigkeit $D' = dD/dt$, so daß das System um eine Dimension erweitert wird.

Dazu können neben den oben genannten Sensoren als weitere Sensoren in dem System z. B. Sensoren, die die Zahl der Insassen angeben, integriert sein. Damit lassen sich Fahrzeugmomente für die Reaktion der Fahrdynamikregelung einbeziehen. Z. B. können Sensoren für die Anzahl der Insassen oder das Zuladungsgewicht leicht in das erfindungsgemäße System integrieren, so daß die Bremskraftwirkung beim Abschätzen der Aufprallgeschwindigkeit genauer berücksichtigt werden kann.

Neben den oben genannten Aktoren kann außerdem als weitere auslösbare Komponente in dem System z. B. ein Notrufsender, der im Falle eines schweren Aufpralls des Fahrzeugs aktiviert wird, integriert sein.

Bezugszeichenliste

- 1 Rückhaltesteuerung
- 2 Beschleunigungssensor
- 3 ABS-Sensoren
- 4 Abstandssensor
- 5 Parksensoren
- 6 Notbremsungsvorrichtung
- 7 Airbagauslöser
- 8 Gurtstraffer

Patentansprüche

1. Verfahren zum Auslösen eines Rückhaltesystems zum Schutz von Insassen eines Kraftfahrzeugs, das mindestens einen Sensor (2, 3, 4, 5) und mindestens eine Rückhalteeinrichtung mit einem Aktor (6, 7, 8) umfaßt, mit den Schritten
Erfassen von mindestens einer Fahrgröße und Erzeugen eines Sensorsignals in Abhängigkeit von der Fahrgröße durch den Sensor (2, 3, 4, 5),
Ausgeben eines Ansteuerungssignals an den mit dem Sensor (2, 3, 4, 5) verbundenen Aktor (6, 7, 8),
gekennzeichnet durch die Schritte:
Erfassen der mehreren Sensorsignale durch eine Rückhaltesystemsteuerung (1),
Erzeugen eines Ausgangssignals für jeweils einen der mehreren Aktoren (6, 7, 8) als Funktion von den meh-

- renen Sensorsignalen (v_{Ref} , D),
 Vergleichen des Ausgangssignals (A) mit vorgegebenen Schwellenwerten und
 Ausgeben eines Ansteuerungssignals an jeden der Aktoren (6, 7, 8) in Abhängigkeit von dem Vergleichsergebnis. 5
2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Ansteuerungssignal an jeden der Aktoren nur dann ausgegeben wird, wenn ein Signal von einem Beschleunigungssensor (2) einen vorgegebenen Bereich verläßt. 10
3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß ein Sensorsignal einer Fahrzeuggeschwindigkeit (v_{Ref}) entspricht.
4. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Sensorsignal einem Abstandssignal (D) entspricht. 15
5. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß ein Sensorsignal einer zeitlichen Ableitung des Abstandssignals (D') entspricht. 20
6. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Ausgangssignal (A) aus dem Vergleich der Fahrzeuggeschwindigkeit (v_{Ref}) und des Abstandssignals (D) abgeleitet wird. 25
7. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß das Ausgangssignal (A) aus dem Vergleich der Fahrzeuggeschwindigkeit (v_{Ref}) und der zeitlichen Ableitung des Abstandssignals (D) abgeleitet wird.
8. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 5, gekennzeichnet durch die Schritte:
 Erzeugen mehrerer Zugehörigkeitsfunktionen (a-g) auf einem Dynamikbereich jedes der Sensorsignale (v_{Ref} , D),
 Erzeugen mehrerer Zugehörigkeitsfunktionen (a-g) auf einem Dynamikbereich des Ausgangssignals (A),
 Verknüpfen der Zugehörigkeitsfunktionen (a-g) über vorgegebene Regeln miteinander zu einem Ausgangssignal (A) und
 Ermitteln des Ansteuerungssignals aus dem Ausgangssignal (A) und Ausgeben eines Ansteuerungssignals an jeden der Aktoren (6, 7, 8). 30
9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß die Zugehörigkeitsfunktionen (a-g) gleichschenklige Dreiecke bilden. 45
10. Verfahren nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, daß das Ermitteln des Ansteuerungssignals das Bestimmen des Maximums des Ausgangssignals (A) umfaßt.
11. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Fahrzeuggeschwindigkeit (v_{Ref}) aus Signalen von ABS-Sensoren ermittelt werden. 50
12. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß die Aufprallrichtung und Aufprallgeschwindigkeit von Parkhilfesensoren ermittelt wird. 55
13. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eines der Ansteuerungssignale eine Notbremsungsvorrichtung (6) ansteuert.
14. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eines der Ansteuerungssignale einen Airbag (7) ansteuert.
15. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß eines der Ansteuerungssignale einen Gurtstraffer (8) ansteuert. 65
16. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche,

che, dadurch gekennzeichnet, daß aus der Fahrzeuggeschwindigkeit (v_{Ref}) und der zeitlichen Ableitung des Abstandssignals (D') die Eigengeschwindigkeit des Hindernisses ermittelt wird.

17. Verfahren nach einem der vorangehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß aus der Eigengeschwindigkeit des Hindernisses und mehreren Abstandssignalen eine Klassifizierung des Hindernisses vorgenommen wird.

18. Rückhaltesystem zum Schutz von Insassen eines Kraftfahrzeugs, das mindestens einen Sensor (2, 3, 4, 5) und mindestens eine Rückhalteeinrichtung mit einem Aktor (6, 7, 8) umfaßt, gekennzeichnet durch eine Rückhaltesystemsteuerung (1) zum Erfassen mehrerer Sensorsignale (v_{Ref} , D) und mit einer Recheneinheit zum Bestimmen eines Ausgangssignals (A) in Abhängigkeit von den Sensorsignalen, einen Speicher für Schwellenwerte, die jeweils einem Aktor zugeordnet sind, einen Vergleicher zum Vergleichen des Ausgangssignals mit den Schwellenwerten, eine Ausgabevorrichtung zum Ausgeben eines Ansteuerungssignals an die Aktoren je nach dem Vergleichsergebnis.

19. Rückhaltesystem nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß die Recheneinheit einen Eingang für die Fahrzeuggeschwindigkeit (v_{Ref}), einen Eingang für ein Abstandssignal (D) und einen Ausgang zum Ausgeben eines Vergleichsergebnisses (A) von Fahrzeuggeschwindigkeit (v_{Ref}) und Abstandssignal (D) umfaßt.

20. Rückhaltesystem nach Anspruch 16, dadurch gekennzeichnet, daß die Recheneinheit einen Funktionsspeicher zum Abspeichern von Zugehörigkeitsfunktionen (a-g) für die Sensorsignale (v_{Ref} , D) und das Ausgangssignal (A) und einen Regelspeicher zum Abspeichern eines Regelsatzes zum Verknüpfen der Zugehörigkeitsfunktionen umfaßt.

21. Rückhaltesystem nach einem der Ansprüche 16 bis 18, dadurch gekennzeichnet, daß die Sensoren (2, 3, 4, 5) und die Aktoren (6, 7, 8) über einen CAN-Bus mit der Rückhaltesystemsteuerung (1) verbunden sind.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

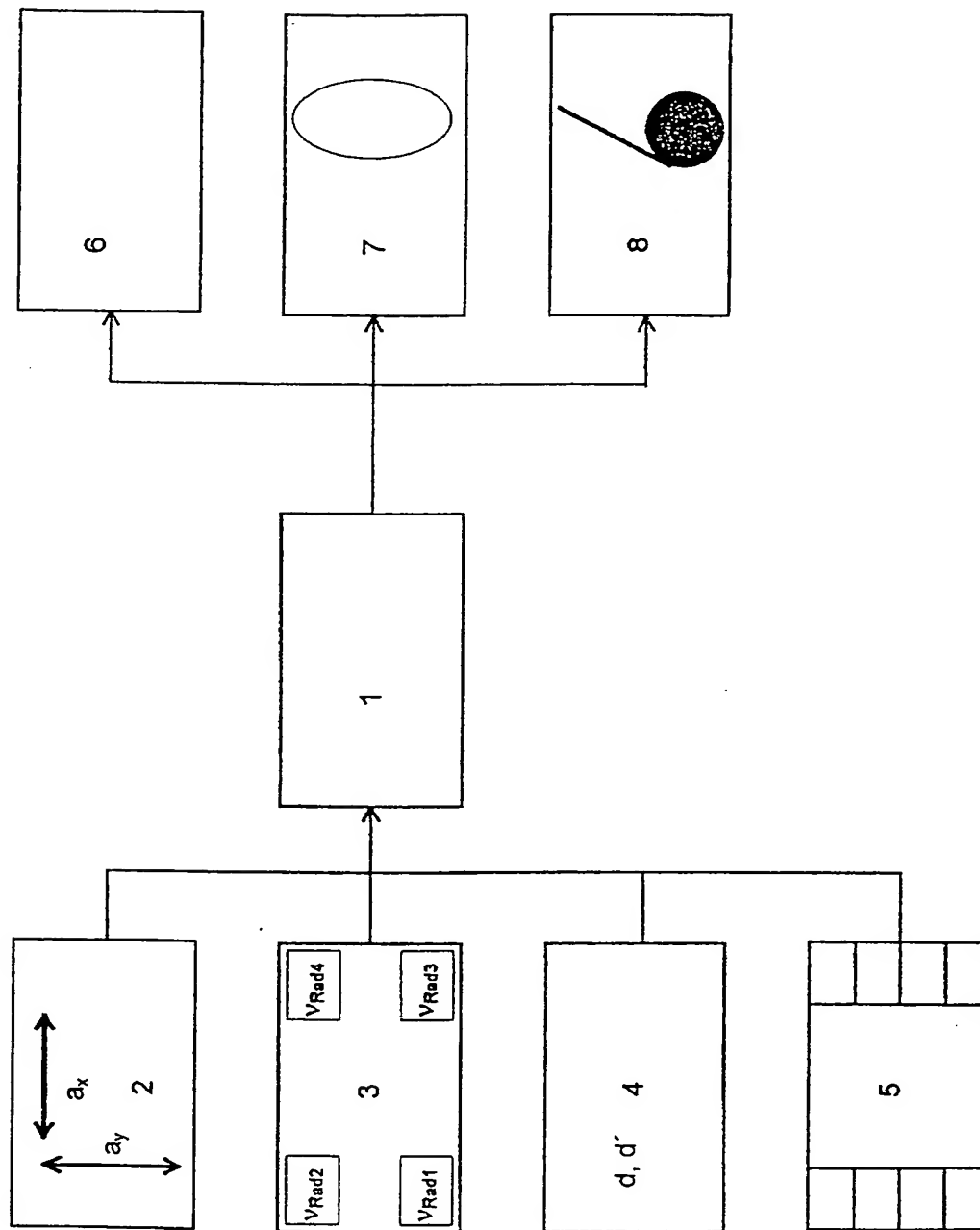


Fig. 1

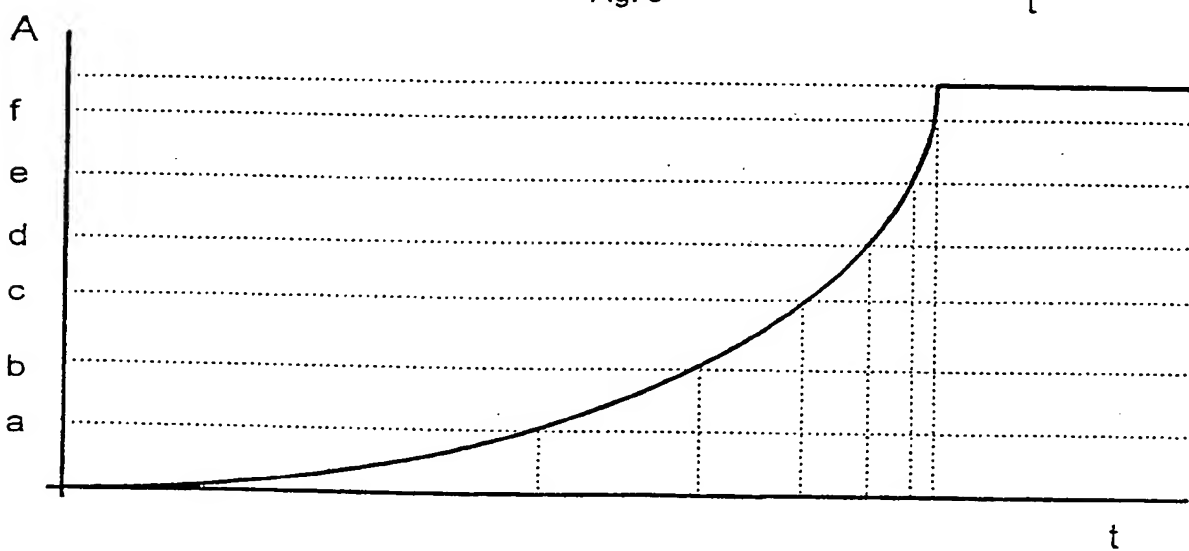
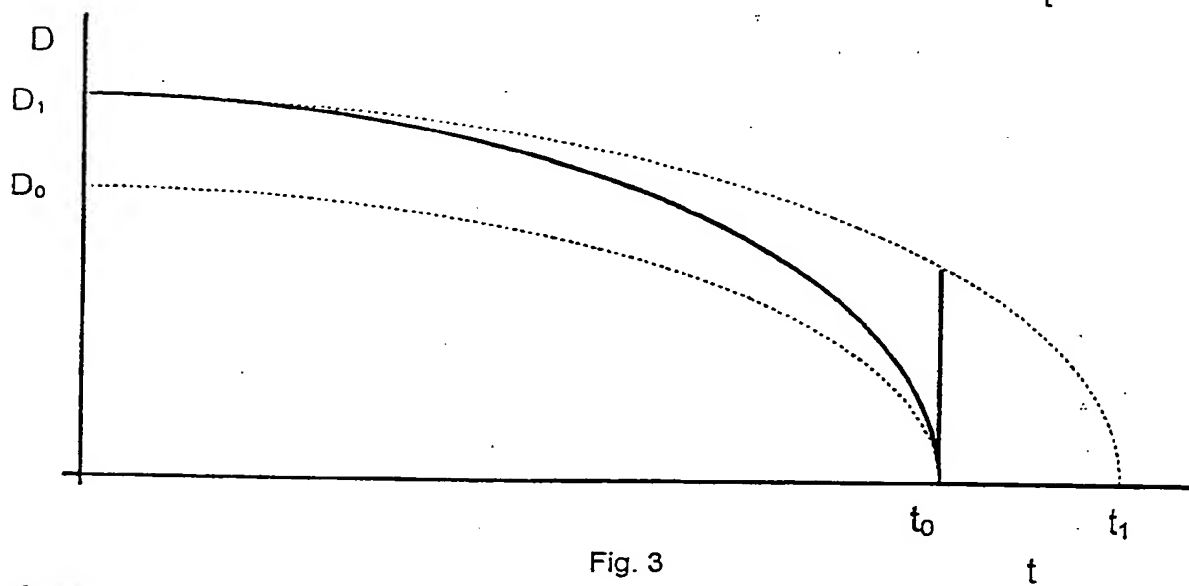
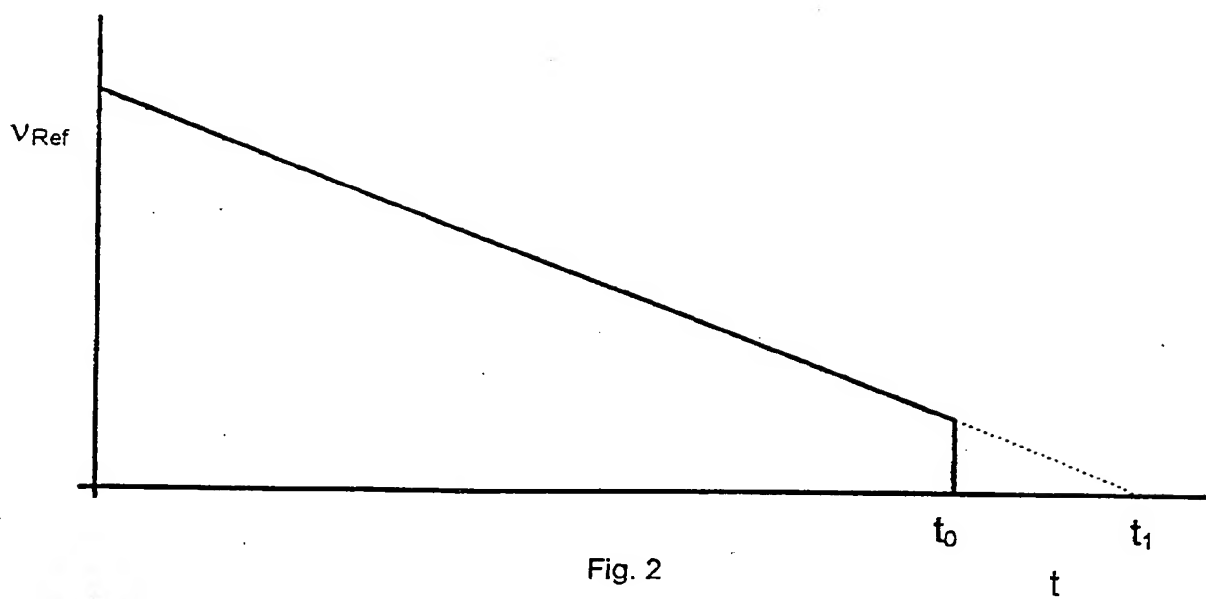


Fig. 4

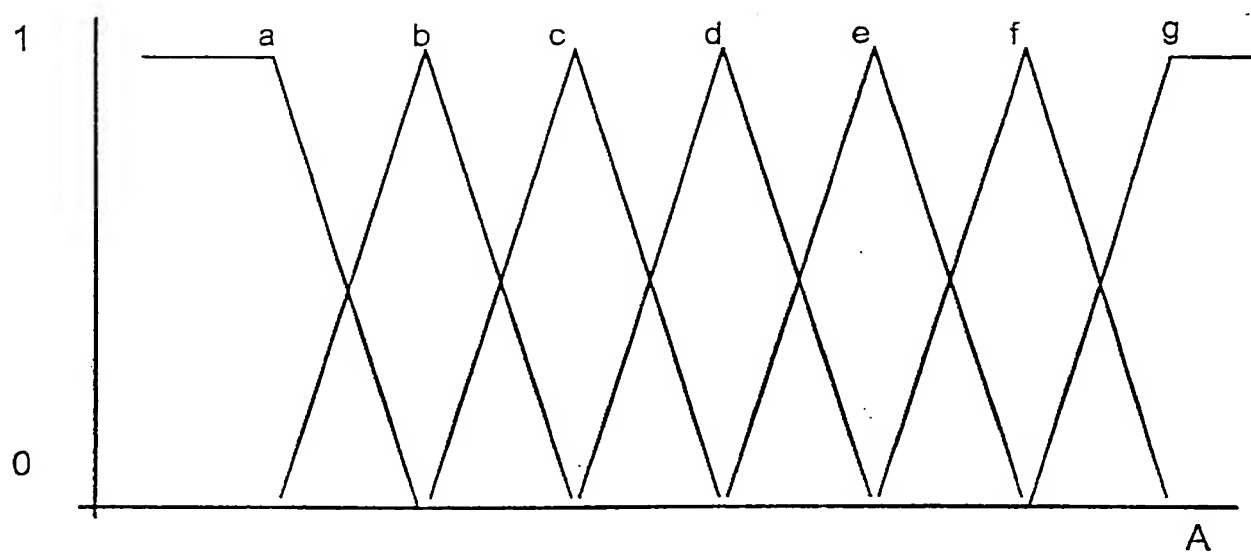


Fig. 5

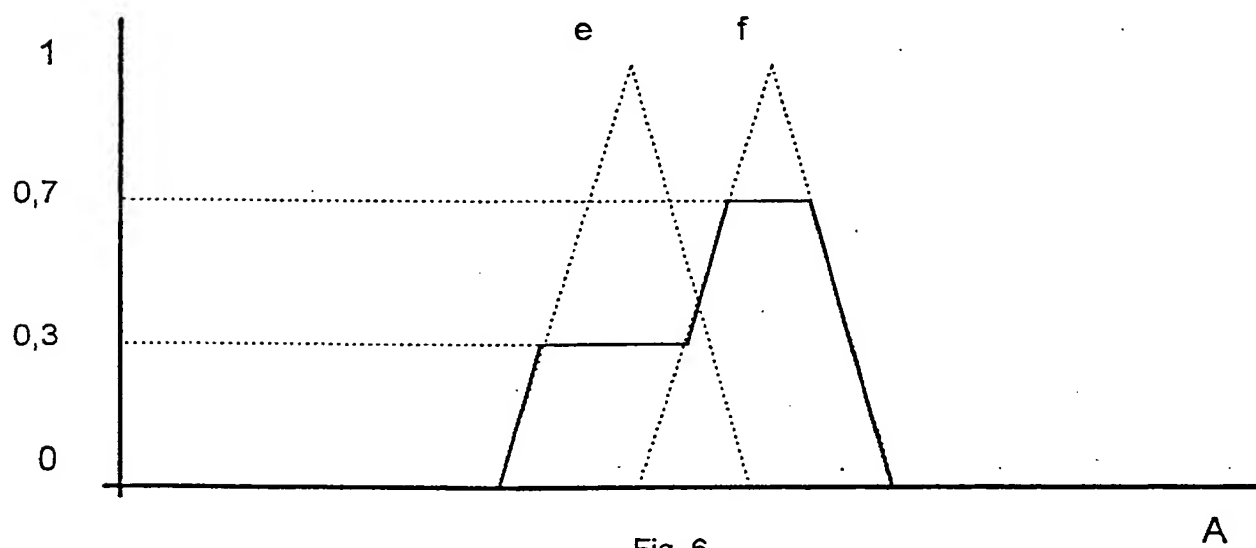


Fig. 6

Method of situation dependent triggering of a retention system for vehicles

Patent number: DE19736840
Publication date: 1999-02-25
Inventor: WITTE BASTIAN DR (DE)
Applicant: VOLKSWAGENWERK AG (DE)
Classification:
- international: B60R21/32; B60R21/16; B60R21/02; G01P15/00
- european: B60R21/01C; E05B65/12A3; E05B65/42; G01S13/93C
Application number: DE19971036840 19970823
Priority number(s): DE19971036840 19970823

Report a data error here

Abstract of DE19736840

The method involves detecting at least one motion parameter, generating a sensor signal depending on the parameter and outputting a drive signal to the actuator, detecting several sensor (2,3,4) signals by a retention system controller (1), generating an output signal for each of several actuators (6,7,8) as a function of the sensor signals, comparing the output signal with predefined threshold values and generating an output signal for each actuator depending on the comparison result.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

DOCKET NO.:
APPLIC. NO.:
APPLICANT:
Lerner and Greuberg, P.A.
P.O. Box 2480
Hollywood, FL 33022
Tel.: (954) 952-1100

THIS PAGE BLANK (USPTO)

DOCKET NO.: S3-04P03410

APPLIC. NO.:

APPLICANT: Klaus Heimerl, et al.

Lerner and Greenberg, P.A.

P.O. Box 2480

Hollywood, FL 33022

Tel.: (954) 925-1100